

SPLAVNĚNÍ LABE

PLAVEBNÍ STUPEŇ DĚČÍN



Řeka Labe představuje významný potenciál pro dopravní napojení České republiky na námořní vodní cesty a přístavy a labská vodní cesta je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Labe je však na úseku 40 km od státní hranice se Spolkovou republikou Německo po Ústí nad Labem komerčně nesplavné. Každoročně je díky nízkým průtokům z důvodu sucha zastavena plavba v tomto kritickém úseku přibližně na 3 až 6 měsíců. To limituje efektivní využití celé labské vodní cesty z pohledu ČR.

Omezená splavnost Labe má negativní dopady na regionální i národní ekonomiku i na životní prostředí a kvalitu života obyvatel v této oblasti, protože lodní dopravu nahrazuje zejména více nákladná a zatěžující silniční doprava.

Důvody pro vybudování Plavebního stupně Děčín

- ▶ Plavební stupeň Děčín je nejdůležitější stavbou, která umožní plné a hlavně ekonomické plavební využití Labe směrem k mořím i do vnitrozemí.
- ▶ Labský dopravní koridor je klíčový pro mezinárodní obchod ČR, železniční a silniční doprava je zde již nyní na hranici své efektivní kapacity. Splavnění Labe umožní přechod značné části hromadné a kontejnerové silniční a železniční dopravy na dopravu lodní.
- ▶ Vodní doprava, pokud je plně funkční, účinně snižuje konkurenční ceny přepravy zboží na dopravním trhu. Pro obchod se zámořím jsou přitom ceny za přepravu z námořních přístavů do ČR rozhodující a přímo ovlivňují konkurenceschopnost podnikání a ceny dováženého zboží v ČR. Důsledkem těchto změn bude také levnější cena přepravy pro export i import, což zásadně ovlivní konkurenceschopnost podnikání v naší republice.
- ▶ Na nesplavnost Labe v inkriminovaném úseku doplácí nejen plavba nákladní, ale také osobní a rekreační. Zejména v letním období stále rostoucí segment plaveb velkých rekreačních i výletních lodí i tisíce malých plavidel, končí před státní hranicí v Německu a region Ústeckého kraje i další navazující regiony Čech jsou o tento druh rekreačních příležitostí ochuzeny.
- ▶ Splavnění Labe umožní provoz ekologické vodní dopravy. Velmi důležité je vyčíslení možné úspory externích nákladů v případě rozvoje plavby - škody způsobené zejména silniční dopravou by mohly být sníženy až o 1,5 mld. Kč ročně.



Základní přístup k projektu Plavebního stupně Děčín

Projekt odstraní plavební úžinu Heger v centru Děčína. Zlepšení plavebních podmínek prostřednictvím jezu a návazných opatření na tomto úseku řeky naplní obdobné parametry vodní cesty jako na navazujícím Labi v Německu. Řada studií prokázala nerealnost zlepšení plavebních podmínek výhradně pomocí dalších regulačních úprav toku. Nově navržená koncepce přitom kombinuje řešení splavnosti s komplexní revitalizací regulovaného vodního toku. Ta vykompenzuje ztrátu přírodního prostředí výstavbou jezu, ale také zlepší současný stav životního prostředí.

Vliv Plavebního stupně Děčín na údolí Labe

Žádné území děčínských občanů nebude zatopeno ani nedojde k rozlivu mimo koryto řeky, naopak je navržena řada revitalizačních úprav, které změň dosavadní nepřírozený charakter území na obou březích, kde bude současná kamenná regulace koryta nahrazena rozvolněnou přírodní linií břehů, tůňemi, šterkovými plážemi a mokřady, včetně nového ústí Ploučnice, což vytvoří škálu nových biotopů. Po dokončení jezu bude hladina řeky ve městě kolísat minimálním a ovlivnitelným způsobem, to umožní realizaci plánovaných klidových i rekreačních zón provázaných s revitalizací krajiny. Tímto řešením se také podstatně zlepší hygienická situace uvnitř města, kde dochází k pravidelnému obnažení břehů při obdobích sucha. Zároveň ale bude zajištěno mírné sezónní kolísání hladiny pro zachování charakteristických životních podmínek lokálních biotopů.

Stav přípravy projektu

- Finalizována dokumentace posouzení záměru na výstavbu plavebního stupně Děčín (EIA),
- V průběhu října 2015 se předpokládá předložení dokumentace EIA Ministerstvu životního prostředí.
- Vydání stanoviska EIA Ministerstvem životního prostředí se předpokládá v září 2016.
- Probíhají přípravné práce v podobě biologických prací a managementových opatření, modelového výzkumu, monitoringu podzemní vody a inženýrskogeologického průzkumu.
- Vydání územního rozhodnutí do července 2017, vydání stavebního povolení do července 2018
- Vlastní realizace stavby se předpokládá v letech 2019 – 2022.

Přesto, že splavnění Labe bylo zařazeno mezi prioritní dopravní stavby MD ČR se souhlasem vlády ČR, je realizace ohrožena rozšířením evropsky významné lokality Labské údolí v rámci soustavy NATURA 2000.

Podkladové zdroje

Aktualizace dopravní prognózy (pdf, 1,3 MB)
http://www.rvccr.cz/public/data/decin/CityPlan_Aktual_dopr_prognozy_2011_12.pdf

Biologické průzkumy z let 2005 – 2011 (zip, 711 MB)
http://www.rvccr.cz/public/data/decin/Biol_pruzkumy.zip

Monitoring experimentálních výhonů 2011 (zip, 7,1 MB)
http://www.rvccr.cz/public/data/decin/Monitoring_exp_vyhonu.zip

Model biokoridoru 1:20 (zip, 11 MB)
http://www.rvccr.cz/public/data/decin/Model_biokoridoru.zip

Studie proveditelnosti (zip, 16,7 MB)
http://www.rvccr.cz/public/data/decin/Studie_proveditelnosti.zip

Studie Zbožové proudy a dopravní koridory mezi Českou republikou a Evropou, FD ČVUT, 2009 (zip, 26,6 MB)
<http://www.rvccr.cz/public/data/decin/studie%20CVUT.zip>

Podklad na výjezdni zasedání vlády ČR v Ústeckém kraji – dopravní infrastruktura, MD ČR, 19. 10. 2015

Ostatní informace

Vizualizace ke stažení (zip, 15,6 MB)
<http://www.rvccr.cz/public/data/decin/vizualizace.zip>

HSR-ÚK | Hospodářská a sociální rada Ústeckého kraje

Na základě informací Ministerstva dopravy ČR, Ředitelství vodních cest ČR a Povodí Labe, státní podnik Hradec Králové (ředitelství závodu Dolní Labe) zpracovala Hospodářská a sociální rada ÚK dne 6. 11. 2015